

Concise English Summary of:

German Patent No. 643 515

Patented: March 18, 1937

Patentee: Wilhelm Karmann

A convertible top for a vehicle includes a first coil spring (f) attached between the vehicle body (a) and a pivotal support (e) of the top frame and a second coil spring (r) attached between a horizontal projection (m), which is fixedly attached to the vehicle body, and a pivotable thrust rod (q).

DEUTSCHES REICH



AUSGEGEBEN AM
9. APRIL 1937

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

Nr 643 515

KLASSE 63c GRUPPE 45

K 131792 II/63c

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 18. März 1937

Wilhelm Karman, Fahrzeugfabrik in Osnabrück

Klappverdeck, insbesondere für Kraftfahrzeuge

Patentiert im Deutschen Reiche vom 13. Oktober 1933 ab

Es sind Klappverdecke für Kraftfahrzeuge o. dgl. mit einer umlegbaren Hauptstütze bekannt, an deren oberem Ende ein mit einem Ausleger versehener Verdecklängsträger und eine über ihren oberen Drehpunkt hinaus verlängerte einknickbare Sturmstange angelenkt sind, wobei zwischen dem Verlängerungsstück dieser Sturmstange und dem Ausleger eine Schubstange eingeschaltet ist.

Gemäß der vorliegenden Erfindung ist bei derartigen Klappverdecken das über den oberen Drehpunkt hinaus verlängerte Ende der einknickbaren Sturmstange mittels eines Bolzens in einem Längsschlitz der Schubstange geführt, wobei zwischen dieser Schubstange und dem Ausleger eine Zugfeder eingeschaltet ist. Diese besondere Ausgestaltung bietet für Klappverdecke, bei denen sowohl der Verdecklängsträger als auch die Sturmstange an der umlegbaren Hauptstütze angelenkt sind, folgende wesentlichen Vorteile, die mit den bekannten Verdeckkonstruktionen nicht erreicht werden.

Soll das neue Verdeck aus seiner niedergelegten Stellung aufgedappt werden und wird dabei, wie allgemein üblich, der vordere Verdeckquerspiegel von Hand angehoben, so gleitet dabei zunächst der Längsschlitz der Schubstange über den Stift der Sturmstange hinweg, ohne dabei die Bewegung auf die hinter der umlegbaren Hauptstütze befindliche Verdeckkonstruktion zu übertragen. Demgemäß ist nur eine recht

geringe Kraft erforderlich, um den Ausleger des Verdecklängsträgers anzuheben, bis dieser von selbst infolge seines Gewichtes nach vorn überschlägt. Sobald dieses Überschlagen eintritt, findet jedoch der Längsschlitz in der Schubstange an dem Stift der Sturmstange einen Anschlag, und dadurch wird nunmehr die durch das Überschlagen der vorderen Verdeckkonstruktion hervorgerufene Bewegung auf die hinter der Hauptstütze liegende Verdeckkonstruktion übertragen, indem die Sturmstange zwangsweise gestreckt wird, so daß die ganze hintere Verdeckkonstruktion mit hochgerissen und dadurch in ihre aufgerichtete Stellung gebracht wird. Dabei hat die zwischen dem Ausleger und der Sturmstange eingeschaltete Zugfeder die Aufgabe, das Angreifen der Schubstange an der Sturmstange nicht ruckartig vor sich gehen zu lassen, sondern ein sanftes Anheben der hinteren Verdeckkonstruktion zu gewährleisten.

Auch beim Zurücklegen des aufgerichteten Verdecks in seine umgedappte Lage wirkt die neue Einrichtung weiter erheblich vorteilhaft.

Das Zurücklegen des Verdecks wird bekanntlich durch Anheben des Auslegers des Verdecklängsträgers eingeleitet. Während nun dabei bislang durch die Kraft der Hand die ganze Einrichtung aus ihrer aufgerichteten Ruhestellung heraus nach rückwärts bewegt werden mußte, ist bei der neuen Aus-

föhrungsform nur ein Überwinden der Last des Verdecklängsträgers notwendig, da sich dessen Bewegung infolge der Stiftanglochverbindung zunächst nicht auf die hintere Verdeckkonstruktion überträgt und somit wenig Widerstand findet. Hat der Verdecklängsträger aber, insbesondere durch die in diesem Falle unterstützend mitwirkende Zugfeder, eine bestimmte Höhe erreicht, so schlägt die vordere Verdeckkonstruktion infolge ihres Gewichtes nach hinten über und legt die hintere Verdeckkonstruktion selbsttätig um, nachdem der Schlitz der Schubstange sich so weit über den Stift der Sturmstange verschoben hat, daß die Sturmstange durch die Schubstange selbsttätig eingeknickt worden ist.

In der Zeichnung ist eine als Beispiel dienende Ausführungsform der Erfindung dargestellt.

An einem Wagenkasten *a* eines Kraftfahrzeugs ist außer einem hinteren Verdeckspiegel *b*, einer umlegbaren Hauptstütze *c* und einer einknickbaren Sturmstange *d*, *d'* ein Lenker *e* angelenkt, an dem eine am Wagenkasten *a* befestigte Zugfeder *f* angreift. Auf den unteren Teil *d'* der einknickbaren Sturmstange *d* wirkt eine am Wagenkasten befestigte Zugfeder *h*. Der Lenker *e* ist mit seinem oberen Ende an dem Verdecklängsträger *k* gelenkig befestigt, und zwar an seinem über den an der umlegbaren Hauptstütze liegenden Drehpunkt hinausragenden Teil *i*. Der Verdecklängsträger *k* trägt an seinem vorderen Ende einen Ausleger *m*. Die einknickbare Sturmstange *d*, *d'* ist ebenfalls am oberen Ende der umlegbaren Hauptstütze *c* angelenkt und durch einen Teil *n* über ihren Drehpunkt hinaus verlängert. Dieser Teil *n* trägt an seinem freien Ende einen Bolzen *o*, der in einem Längsschlitz *p* einer Schubstange *q* gleitet. Diese Stange *q* ist mit ihrem vorderen Ende an dem Ausleger *m* angelenkt. Zwischen der Schub-

stange *q* und dem Ausleger *m* ist eine Zugfeder *r* eingeschaltet.

Soll das neue nach hinten niedergelegte Verdeck aufgerichtet werden, so genügt ein leichtes Anheben des Auslegers *m* von Hand, um zu erreichen, daß das Verdeck unter der Wirkung der Federn in seine hochgeklappte Stellung springt.

Die Feder *f* ist zwar in dem Ausführungsbeispiel an dem Lenker *e* angeordnet, sie erfüllt ihren Zweck aber auch, wenn sie nicht mit diesem Lenker, sondern an einem mit diesem Lenker *e* zwangsläufig verbundenen Teil der Verdeckkonstruktion, beispielsweise an der umlegbaren Hauptstütze *c*, angreift.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Klappyverdeck, insbesondere für Kraftfahrzeuge, mit einer umlegbaren Hauptstütze, an deren oberem Ende ein mit einem Ausleger versehener Verdecklängsträger und eine über ihren oberen Drehpunkt hinaus verlängerte einknickbare Sturmstange angelenkt sind, wobei zwischen dem Verlängerungsstück der einknickbaren Sturmstange und dem Ausleger eine die Sturmstange steuernde Schubstange eingeschaltet ist, dadurch gekennzeichnet, daß das über den oberen Drehpunkt hinaus verlängerte Ende (*n*) der einknickbaren Sturmstange (*d*) mittels eines Bolzens (*o*) in einem Längsschlitz (*p*) der Schubstange (*q*) geführt und zwischen dieser Schubstange (*q*) und dem Ausleger (*m*) eine Zugfeder (*r*) eingeschaltet ist.

2. Vorrichtung nach Anspruch 1, gekennzeichnet durch eine das Aufrichten des Verdecks unterstützende Feder (*f*), die am Wagenkasten befestigt ist und an der umlegbaren Hauptstütze (*c*) oder an einem mit der Hauptstütze (*c*) in Bewegungszusammenhang stehenden Teil (*e*) angreift.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Fig. 1

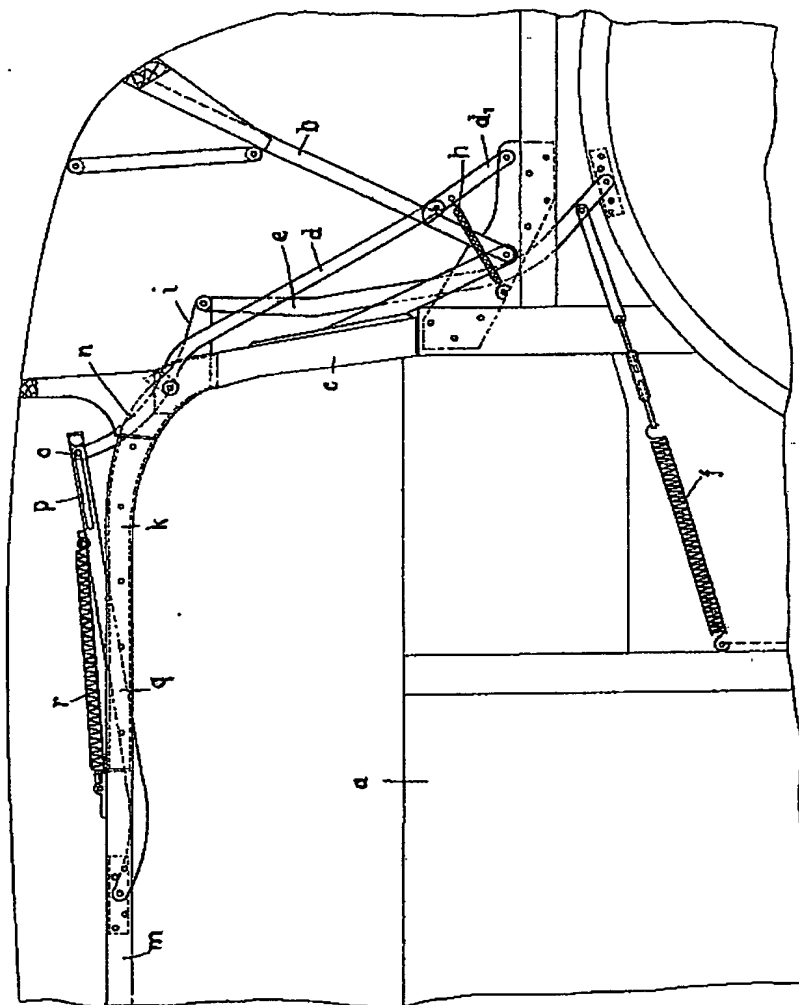


Fig.

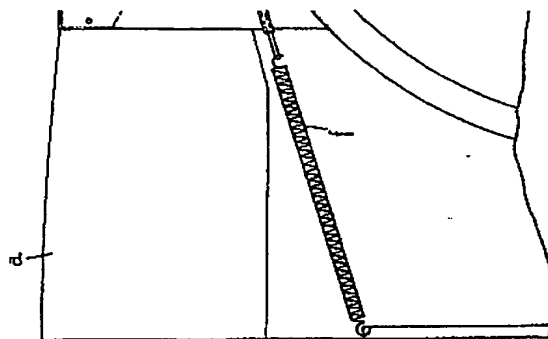
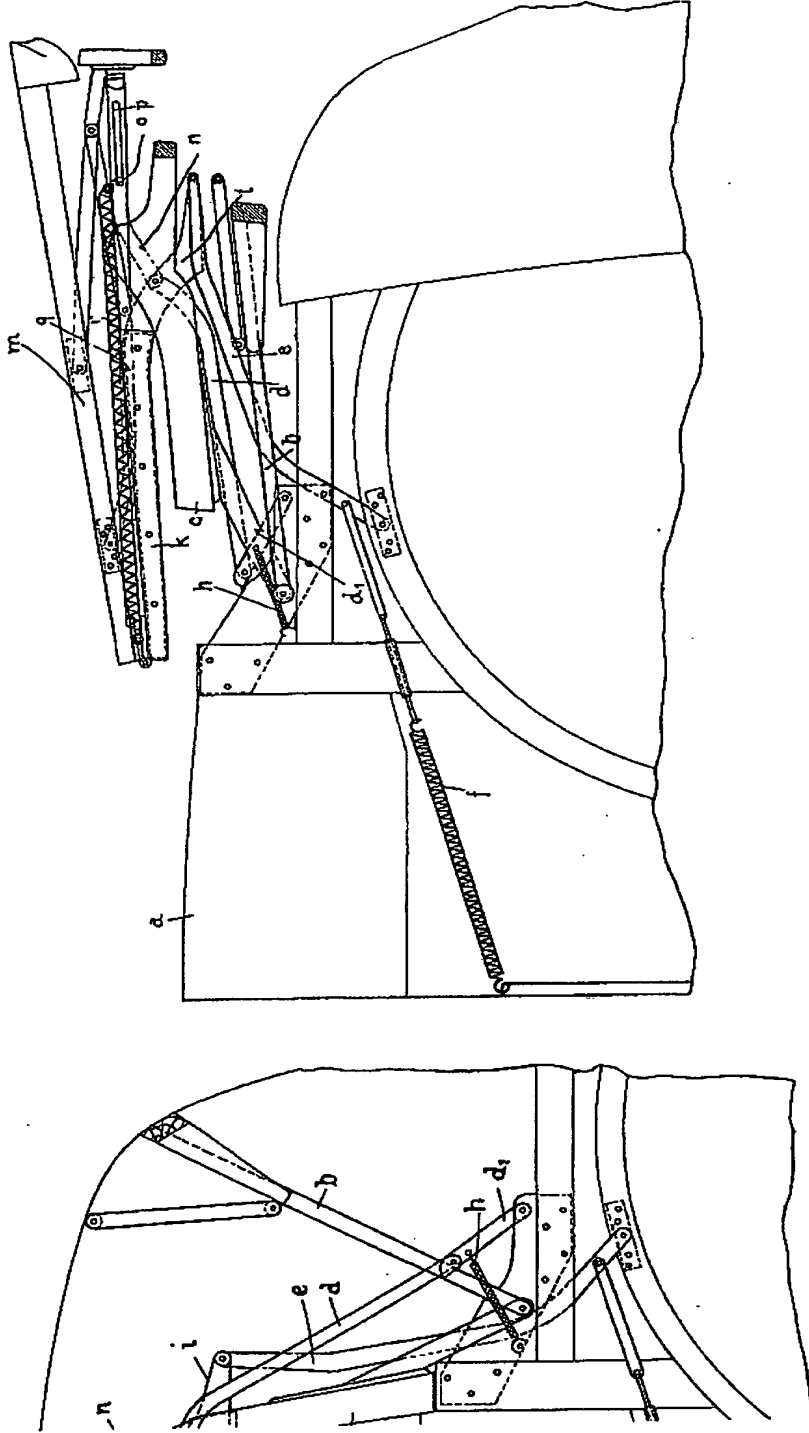


Fig. 2



Kl. 63 c Gr. 45

Fig. 1

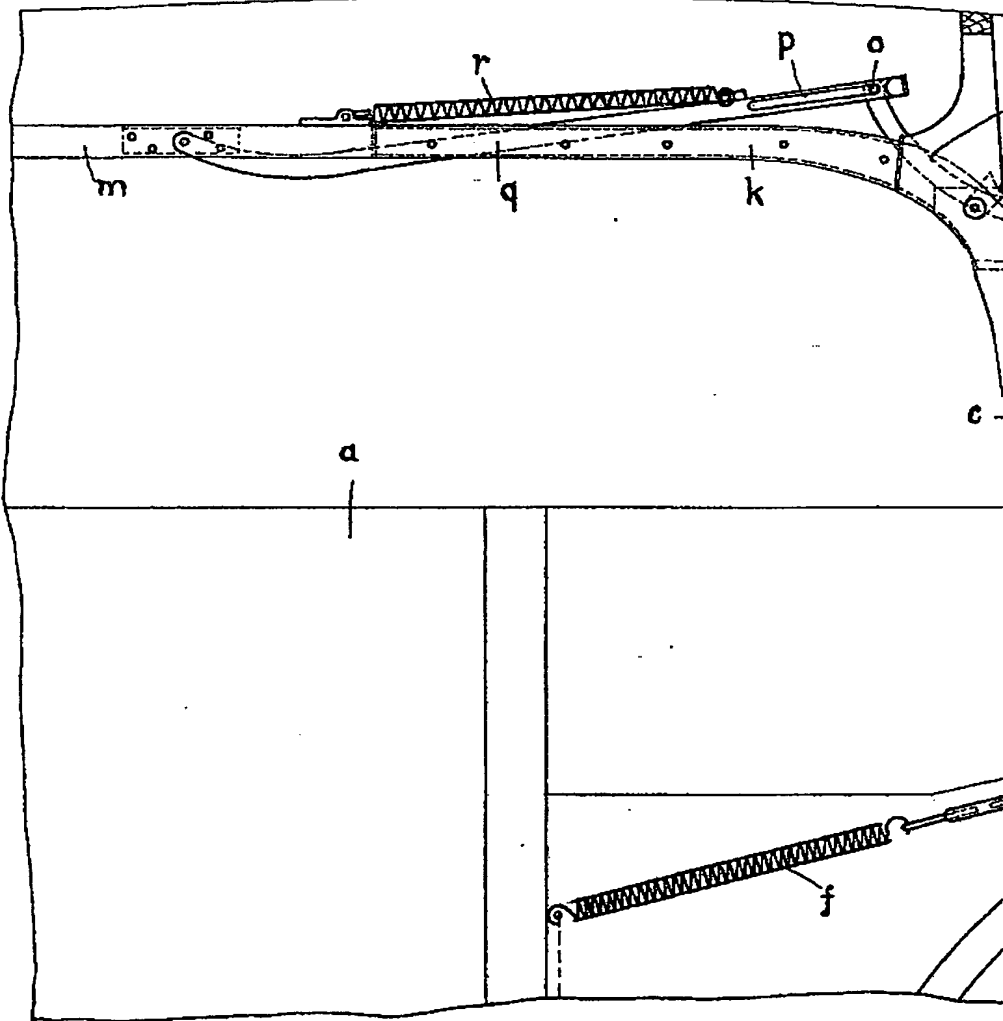
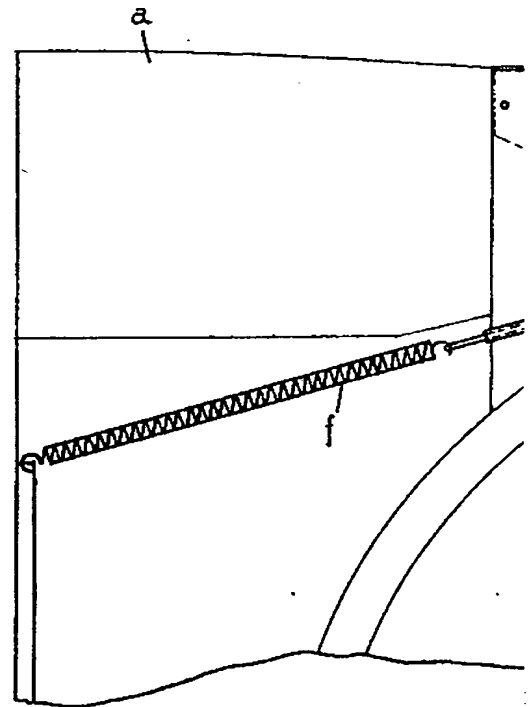
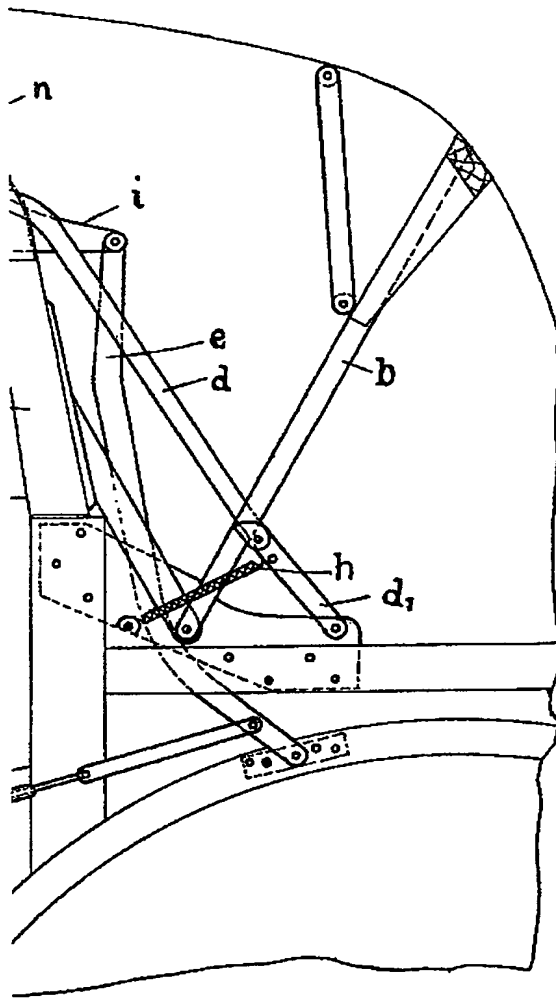


Fig.



2

